

Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH.

WARSZAWA № 10 d. 25 listopada r. 1919.

SPIS RZECZY.

Organizacja służby linjowej Kolei Państwowych,

zatwierdzona przez Min. K. Ż. dn. 8 paźdz. 1919 r.

Art. 1.

Czynności wykonawcze na linjach Kolei Państwowych dzielą się na służby:
1) służba drogowa,
2) „ mechaniczna,
3) „ elektrotechniczna,
4) „ ruchu,
5) „ przewozowo-taryfowa,
6) „ zasobów,
7) „ sanitarna.

Art. 2.

Podział administracyjny służby drogowej.

1) Jednostką administracyjno-wykonawczą w służbie drogowej jest odcinek (drogowy). Na czele odcinka drogowego stoi Naczelnik odcinka. Granice odcinka, zależnie od warunków technicznych, ustala Dyrekcja. Naczelnikom odcinków drogowych mogą być dodawani jeden lub więcej pomocników, oraz nadzorca gmachu do czuwania nad gmachami na odcinkach. Naczelnikowi odcinka mogą być nadane przez Prezesa Dyrekcji prawa ogólnej technicznej inspekcji w obrębie jego odcinka.

2) Odcinek drogowy dzieli się na odstępy, długości do 25 klm. Na czele odstępu drogowego stoi nadzorca drogowy.

3) Do czuwania nad mostami mogą być naznaczani nadzorcy mostów.

4) Odstępy drogowe dzielą się na działki długości do 13 klm. Na czele działki stoi torowy.

5) Dla ochrony toru, przejazdów, bloków, mostów będą naznaczani w ilości potrzebnej — dróżnicy.

Art. 3.

Podział administracyjny służby mechanicznej.

1) Jednostką administracyjno-wykonawczą w służbie mechanicznej jest odcinek mechaniczny, lub warsztaty główne. Na czele odcinka mechanicznego stoi Naczelnik parowozowni, na czele warsztatów głównych — Naczelnik warsztatów.

2) a) P a r o w o z o w n i e. Parowozownie mogą być główne, średnie i zwrotne: do głównych parowozowni przydzielone są parowozy dla obsługi pociągów i służby manewrowej. W parowozowniach tych dokonywaną jest bieżąca, mała i uzupełniająca naprawa i rewizja parowozów i wagonów; do średnich parowozowni mogą być przydzielone parowozy dla obsługiwania ruchu lokalnego bez dokonywania w nich ważniejszych napraw; nakoniec zwrotne parowozownie przeważnie własnych parowozów nie posiadają z wyjątkiem manewrowych.

Granice odcinków, obsługiwanych przez parowozownie, ustala Dyrekcja, zależnie od warunków technicznych.

Rodzaj napraw parowozów i wagonów, dokonywanych w warsztatach parowozowni, określa również Dyrekcja. Naczelnikom odcinków mechanicznych mogą być dodawani jeden lub więcej pomocników, oraz Maszyniści Instruktorzy dla czuwania nad wykonywaniem służby przez parowozy i obsługę parowozową, oraz wyszkoleniem tych ostatnich. Parowozy prowadzą maszyniści. Do pomocy maszynistom dodają się pomocnicy maszynistów. Maszyniści i pomocnicy ich stanowią razem drużynę parowozową.

b) Na odcinku sprawują służbę rewidenci wagonów i maszyniści maszyn stałych (pomp), w odległościach na stacjach w zależności od ruchu i warunków technicznych.

c) Nad stanem wagonów w pociągach pod względem technicznym czuwają smarownicy — stali lub pociągowi, w zależności od intensywności ruchu, co ustala Dyrekcja.

3) W a r s z t a t y G ł ó w n e. W warsztatach głównych dokonywana jest główna i uzupełniająca naprawa i rewizja parowozów i wagonów. Rodzaj napraw parowozów i wagonów, dokonywanych w poszczególnych warsztatach głównych, określa Dyrekcja. Naczelnikom warsztatów mogą być dodawani zastępcy. Warsztaty dzielą się na oddziały. Na czele oddziału stoi kierownik oddziału.

Art. 4.

Podział administracyjny służby elektrotechnicznej.

1) Za jednostkę administracyjno-wykonawczą na linji w służbie elektrotechnicznej przyjmuje się odcinek linji, którego długość zależną jest od warunków technicznych, jak to: ilości przewodów telegraficznych i telefonicznych, ilości czynnych aparatów telegraficznych, telefonicznych, blokowych, urządzeń doześrodkowanego nastawiania zwrotnic, ilości elektrowni i przyrządów o silnym prądzie.

Granice odcinka ustala Dyrekcja. Na czele jego stoi naczelnik odcinka elektrotechnicznego, któremu do pomocy dodaje się jeden, a w razie, gdy są elektrownie i instalacje o silnych prądach, 2 lub więcej pomocników.

2) Odcinek elektrotechniczny pod względem dozoru nad urządzeniami o prądach słabych dzieli się na odstępy długości 60 km. Na czele odstępu stoi nadzorca telegrafu i sygnalizacji.

Stacje węzłowe ze znaczną siecią instalacji o prądach słabych (telegraf, telefony, blokada,ześrodkowane nastawianie zwrotnic), bez względu na rozległość węzła mogą mieć oddzielnego 1-go lub więcej nadzorców.

Do pomocy nadzorcy przydziela się, zależnie od pracy na odstępie, odpowiednia ilość pracowników, monterów lub wykwalifikowanych robotników.

3) Większe instalacje prądów silnych, jak np. elektrownie samodzielne, mogą stanowić oddzielne jednostki techniczno-administracyjne na czele, których stoją zarządzający, podlegający bezpośrednio naczelnikowi odcinka elektrotechnicznego.

4) Dyrekcje ustalą, jakie mniejsze instalacje prądów silnych, nie mające charakteru samodzielnych jednostek, lecz raczej charakter pomocniczy (instalacje w warsztatach i większych parowozowniach, małe elektrownie i t. p.) podlegają bezpośrednio naczelnikom warsztatów, względnie naczelnikom parowozowni. Inspekcja zaś nad takiemi instalacjami prądów silnych, oraz instruowanie odpowiedniego personelu wykonawczego należy do naczelnika odcinka elektrotechnicznego.

Art. 5.

Podział administracyjny służby ruchu.

1) Jednostką techniczno-wykonawczą w służbie ruchu jest odcinek między dwiema stacjami dyspozycyjnemi.

Działalność odcinkowych dyspozytorów.

2) Odcinkiem kieruje starszy dyspozytor, do którego należy cała dyspozycja ruchem, taborem i przyborami wagonowemi, wedle wskazówek Dyrekcji, lub Oddziału Dyrekcji. Zależnie od gęstości ruchu na odcin-

kach, jednemu starszemu dyspozytorowi może być podporządkowanych więcej, niż jeden odcinek. Siedzibę starszego dyspozytora ruchu wyznacza Dyrekcja, lub Oddział Dyrekcji. Starszy dyspozytor i dyspozytorzy dyżurują według turnusu, zatwierdzonego przez Dyrekcję, względnie Oddział Dyrekcji.

Stacje.

3) Odcinki zawierają pewną ilość stacji, na czele których stoją zawiadowcy stacji, ci zaś mają pomocników, pełniących dyżury. Jeden z pomocników zawiadowcy stacji jest jego zastępcą.

Działalność zawiadowcy stacji.

4) Zawiadowca stacji ma ogólny nadzór na stacji nad przestrzeganiem obowiązujących przepisów i zewnętrznym porządkiem na stacji, nie wyłączając działalności ekspedycji oraz telegrafu. Na mniej czynnych stacjach wyznaczonych przez Dyrekcję, zawiadowca stacji obowiązany jest do pełnienia osobiście służby ruchowej (dyżury) ekspedycyjnej i telegraficznej, oraz do prowadzenia Kasy stacyjnej.

Zawiadowca stacji jest jej administratorem i gospodarzem, oraz przedstawicielem kolei, wobec publiczności i władz miejscowych. Z temi ostatniemi jednak znosi się jedynie w sprawach czynności bieżących i charakteru informacyjnego.

Zawiadowcy stacji podlegają w drodze administracyjnej wszyscy pracownicy stacyjni, nie wyłączając telegrafu i ekspedycji przez odnośnego zwierzchnika, t. j. zarządzającego telegrafem, lub ekspedycją. Na stacji, gdzie niema ekspedytorów, lub zarządzających stacją telegraficzną — wszyscy pracownicy służby ekspedycyjnej i telegraficznej podlegają bezpośrednio, zawiadowcy stacji.

5) Służba pociągowa składa się z nadkonduktora, rozdawcy bagażowego, lub towarowego i niezbędnej ilości konduktorów. Jeden z konduktorów jest zastępcą nadkonduktora, wszyscy razem stanowią oni drużynę konduktorską osobową, lub też towarową.

Art. 6.

Podział administracyjny służby ekspedycyjno-przewozowej.

1) Jednostką techniczno-wykonawczą w służbie przewozowej jest odcinek. Długość tych odcinków zależy od rozmiaru pracy poszczególnych jednostek odcinkowych, t. t. ekspedycji, lub stacji, (gdzie niema ekspedycji).

Działalność kontrolerów kas i magazynów.

2) Na czele odcinka przewozowego stoi Naczelnik odcinka przewozowego, do którego należy nadzór i kontrola nad służbą wykonawczą przewozowo-taryfową, instruowanie personelu ekspedycyjnego, wyjaśnienie przepisów przewozowych, taryfowych, kontrola prawidłowego stosowania taryf i pobierania poborów, dochodzenia w sprawach zaginionych towarów, oraz cała inspekcja przewozowo-taryfowa.

Ekspedycje. 3) Odcinki zawierają pewną ilość ekspedycji (miejskich). Na czele większych ekspedycji stoją ekspedytorzy. Ci mają pomocników, z których jeden jest zastępcą.

Działalność ekspedytora. 4) Ekspedycją na stacji bezpośrednio kieruje ekspedytor, do którego należy cała służba wykonawczo-przewozowa, włączając w to naładunek i wyładunek, podział pracy pomiędzy pracownikami i instruowanie odpowiedniego personelu. W drodze administracyjnej, również jak ekspedytor, podlega zawiadowcy stacji, cały personel ekspedycji.

Na stacji, gdzie niema ekspedytorów, wszyscy pracownicy służby przewozowej (kasjerzy towarowi, bagażowi, biletowi i t. p.) podlegają bezpośrednio zawiadowcy stacji.

5) Dla nadzoru i do wykonania poszczególnych czynności w magazynach i kasach, ekspedytorzy mają magazynierów, kasjerów, towarowych, bagażowych, biletowych.

6) Ekspedytorzy obowiązani są na żądanie zawiadowcy stacji przedstawić im niezbędne sprawozdanie i dane o pracy ekspedycji.

UWAGA: 1) Kontrolę nad kasami wykonywują rewizorzy kas, przydzieleni do Wydziału Dochodów Dyrekcji, względnie do Oddziałów Dyrekcji.

2) Kontrolę biletów w pociągach wykonywują kontrolerzy biletów przydzieleni do Wydziału Dochodów Dyrekcji, względnie do Oddziałów Dyrekcji. Kontrolerzy mają obowiązek czuwać nad czystością i porządkiem w pociągach, i prawidłowem rozmieszczeniem pasażerów.

Art. 7.

Podział administracyjny służby zasobów. Jednostką administracyjno-wykonawczą na linji w służbie zasobów są składy zasobów. Składy zasobów dzielą się na składy główne i składy oddziałowe.

Składy główne. Składy główne mają być urządzone przeważnie w większych punktach rozchodu i odbioru materjałów. Mają one za cel odbiór i przechowanie materjałów na mocy poleceń Wydziału Zasobów Dyrekcji; zaopatrzenie w materjały składy oddziałowe i służby odbiorcze.

Składy oddziałowe. Składy oddziałowe dzielą się na składy I i II kl. zależnie od obrotu materjałów i mają na celu zaopatrzenie w materjały Oddziału Dyrekcji, względnie odcinków, wyznaczonych przez Dyrekcje.

Administracje składów. Na czele składu głównego stoi Naczelnik składu, na czele zaś składów oddziałowych — zarządzający składami. Naczelnikom i zarządzającym składami mają być

w razie potrzeby dodani pomocnicy. Jeden z pomocników mianowany jest zastępcą.

Pracownicy składów. Dla bezpośrednich czynności wykonawczych, jak wydawanie, wysyłanie i rozdawanie na linji materjałów, będą w potrzebnej liczbie wyznaczeni rozdawcy materjałów.

Rachunkowość w składach. Obliczanie przyjętych i wydanych materjałów wykonywują w składach biura obrachunkowe, podlegające bezpośrednio naczelnikom, względnie zarządzającym składami.

Art. 8.

Podział administracyjny służby sanitarnej. Jednostką administracyjno-wykonawczą w służbie sanitarnej jest odcinek sanitarny, lub szpital.

Granice odcinku sanitarnego ustala Dyrekcja. Na czele odcinka sanitarnego stoi lekarz odcinkowy.

Odcinkowemu lekarzowi mogą być w razie potrzeby dodani — zastępca lekarza odcinkowego, oraz jeden, lub więcej felczerów.

Szpitale. Na czele szpitala stoi naczelny lekarz szpitala. Naczelnemu lekarzowi w razie potrzeby będą dodani jeden, lub dwóch zastępców, lekarze ordynatorzy szpitala, prowizor, intendent, felczerzy i w potrzebnej ilości personel szpitalny, gospodyni, pielęgniarki, posługaczki i t. d.

Art. 9.

Organy wykonawcze działają na mocy instrukcji, opracowanych dla poszczególnych stanowisk służby wykonawczej i zatwierdzonych przez Dyrekcję.

Instrukcja dla pomocnika maszynisty parowozowego,

zatwierdzona przez Min. Kol. Żel. 6 paźdz. 1919 r.

Przyjęcie na służbę.

§ 1. Warunki przyjęcia na zastępcę pomocnika maszynisty są:

1) wiek—nie mniej, niż 21 lat ukończonych i nie więcej, niż lat 30.

2) budowa fizyczna i zdrowie—według wymagań „przepisów tymczasowych badania nowowstępujących pracowników kolejowych“,

3) nieskazitelność,

4) przygotowanie fachowe: a) świadectwo cechowe, fabryczne, lub z warsztatów kolejowych rzemieślnika metalowca i nie mniej, niż 6 miesięcy pracy w charakterze ślusarza w parowozowni, z których 5 miesięcy przy naprawie parowozów i jeden miesiąc przy naprawie wagonów, b) egzamin z umiejętności opalania parowozu, zasilania go wodą, sma-

rowania i zatrzymywania w miejscu i ze znajomości przepisów sygnalizacyi kolejowej,

5) wykształcenie ogólne w zakresie powszechnej szkoły początkowej.

UWAGA do p. p. 1 i 4-go. Wychowańcy szkół technicznych lub techniczno rzemieślniczych, uznanych za wystarczające, mogą być przyjęci, jeśli ukończyli 18 lat, odbyli przepisaną wyżej praktykę i zdali egzamin (p. 4 b); posiadanie świadectwa rzemieślnika-metalowca ich nie obowiązuje.

UWAGA do p. 5-go. Wyjątkowo w razie braku kandydatów posiadających wykształcenie jak w p. 5-ym wymaganie tego punktu może być zniżone do umiejętności biegłego czytania i ortograficznego pisania oraz rachunków w zakresie 4-ch działań z liczbami całkowitemi.

§ 2. Warunki przyjęcia na stałego pomocnika maszynisty są te same, co w § 1-ym i ponadto:

1) nie mniej, niż rok ciągłej pracy na parowozie w charakterze zastępcy pom. masz., z których conajmniej pół roku w pociągach, ogółem nie mniej 30 000 klm. jazdy;

2) złożenie egzaminu:

a) z języka polskiego i rachunków z liczbami całkowitemi i ułamkami zwykłemi i dziesiętnemi, w zakresie powszechnej szkoły początkowej;

b) z początków fizyki, chemji i mechaniki w zakresie szkoły w p. a.

c) z budowy, montowania i obsługi parowozu, instrukcji i przepisów dla drużyn parowozowych i o sygnałach;

3) złożenie egzaminu praktycznego z jazdy w charakterze pomocnika maszynisty w pociągu dla sprawdzenia umiejętności prowadzenia ognia, zasilania wodą, smarowania, hamowania, zatrzymywania pociągu i znajomości sygnalizacji.

Obowiązki ogólne.

§ 3. 1) Pomocnicy maszynistów i ich zastępcy podlegają obowiązkom ogólnym dla wszystkich funkcjonarjuszy kolejowych. Niniejsza instrukcja obowiązuje zastępcę narówni z pomocnikiem maszynisty.

2) Zastępcy pom. maszynisty wyznaczani na parowóz na okres wzmożonego ruchu z kandydatów na ślusarzy, obowiązani są w chwilach zmniejszania się ruchu pracować w parowozowni w charakterze ślusarzy. W razach nadzwyczajnych, jak np. podnoszenie i uprzątanie taboru z toru w wypadkach wykolejeń lub zderzeń pociągów, pomocnicy maszynistów obowiązani są stanąć do pomocy przy podnoszeniu i usuwaniu taboru na wezwanie administracji.

3) Pod groźbą kary sądowej lub administracyjnej nie wolno przewozić na parowozie żadnych przedmiotów, z wyłączeniem przeznaczonych do potrzeb służbowych.

4) Pomocnik maszynisty winien zameldować w parowozowni, komu należy, swój adres i niezwłocznie meldować o każdej jego zmianie; wydalając się z domu winien wskazać, gdzie można go znaleźć.

Zależność służbowa.

§ 4. Bezpośrednim zwierzchnikiem pomocnika maszynisty co do obsługi parowozu jest maszynista; dalej podlega naczelnikowi tej parowozowni, do której jest przydzielony, jak również naczelnikowi każdej parowozowni, w której czasowo znajduje się na służbie. Pozatem podlega maszyniście-instruktorowi i rewizorowi trakcji co do obsługi parowozu i spełniania przepisów. Za przełożonych winien uważać przełożonych naczelnika swej parowozowni.

UWAGA. Zastępcy wymienionych zwierzchników również są przełożonymi pomocnika maszynisty.

Znajomość przepisów.

§ 5. Pomocnik winien znać i wykonywać wszystkie obowiązujące go przepisy i nie może się tłumaczyć ich nieznajomością. Przepisy te są bądź dawane do ręki, bądź przekładane do przeczytania w kancelaryi, za podpisem, bądź wreszcie wywieszane w przeznaczonych do tego miejscach.

Uniform.

§ 6. Podczas służby pomocnik maszynisty winien być w przepisanym uniformie.

Stawienie się na służbę.

§ 7. Każdorazowo służba pomocnika maszynisty na parowozie jest wyznaczana w nakazie dziennym lub przez rozporządzenie bezpośredniego zwierzchnika. O niemożności stawienia się na służbę wyznaczoną w nakazie pomocnik maszynisty obowiązany jest zawiadomić zawczasu dyżurnego parowozowni; w razie choroby pomocnik powinien złożyć nie później, niż dnia następnego urzędowne świadectwo lekarskie.

Obsługa parowozu.

§ 8. Należyte utrzymanie parowozu i jego prawidłowa obsługa, jakoteż racjonalne zużywanie materjałów ciąży na maszyniście, pomocnik zaś maszynisty obowiązany jest być mu w tem rzetelnie pomocnym, wykonywując wszelkie jego zlecenia; winien on zwracać baczną uwagę na stan wszystkich składowych części parowozu i zawiadamiać maszynistę o zauważonych uszkodzeniach lub zużyciach, nietylko wtedy, kiedy ma co do nich pewność, lecz nawet, kiedy ma jedynie podejrzenie; nie wolno jednak pomocnikowi przedsiębrać poważniejszych napraw na własną rękę bez upoważnienia ze strony maszynisty lub przełożonych.

§ 9. 1) Do pomocnika maszynisty należy:

a) palenie w palenisku parowozu i zasilanie kotła wodą,

b) smarowanie trących się części parowozu i tendra, zmiana knotów i uszczelnień,

c) obsługa hamulca ręcznego, przyrządu do ogrzewania pociągu, przyrządów zasilających, przyrządu do otwierania kurków cylindrowych, smarownic i piasecznicy,

d) obsługa parowozu sygnałami,

e) utrzymanie porządku i czystości na parowozie,

f) utrzymanie w porządku i całości wszystkich części parowozu i narzędzi.

UWAGA do p. 1. f) Pomocnik jest wraz z maszynistą, względnie palaczem odpowiedzialny za brak należących do parowozu przyrządów, narzędzi i materjałów; o zaszłych brakach winien niezwłocznie zawiadomić maszynistę. Narzędzia i przyrządy winny mieć na sobie te numera parowozu, do którego należą.

2) O ile przemywanie kotła nie jest wykonywane pod kierunkiem wyznaczonego do tego pracownika, maszynista wraz z pomocnikiem są obowiązani doglądać przy przemywaniu i zamknięciu włazów.

3) Tam, gdzie niema na parowozie palaczy, do pomocnika maszynisty należy utrzymanie w czystości osprzętu (armatury) pod budą, narzędzi, przyrządów sygnałowych i oświetlenia. W tym celu powinien być możliwie wyzyskany czas postoju pod pociągiem.

4) Sprzęganie i rozprzęganie dwuch parowozów ze sobą, łączenie i rozłączanie pomiędzy nimi wężów hamulcowych, o ile niema przy tem służby pociągowej, należą do pomocnika parowozu przedniego.

5) Do pomocnika maszynisty należy: a) wybieranie za kwitami maszynisty materjałów potrzebnych do obsługi parowozu i przypominanie maszyniście o potrzebie ich wybrania,

b) wykonywanie na zlecenie maszynisty napraw przy parowozie.

UWAGA do p. 5. b) Przykręcając lub odkręcając naśrubki należy posługiwać się kluczem o ściśle odpowiedniej rozwartości, nie zaś dłutem i młotkiem. Do uderzania po częściach polerowanych należy używać młotka miękkiego lub uderzać przez podstawkę drewnianą; wogóle pomocnik maszynisty powinien się strzec, by nie kaleczyć części parowozu lub narzędzi, za co jest odpowiedzialny; gdyby pomocnik zauważył, że jakaś część została skaleczona lub uszkodzona przy naprawie w warsztacie, powinien niezwłocznie zameldować o tem maszyniście.

§ 10. Przy zepsuciu się parowozu w drodze i potrzebie naprawy oraz rozebrania części parowozu, pomocnik winien dopomóc w tej robocie maszyniście.

Zachowanie się na parowozie.

§ 11. 1) Nie wolno jest pomocnikowi maszynisty spać lub drzemać na parowozie będącym pod parą.

2) Nie wolno pod nieobecność na parowozie maszynisty pozwalać osobom postronnym wchodzić na parowóz.

3) Nie wolno pod nieobecność maszynisty pozwalać komukolwiek, nawet gdyby to był pracownik kolejowy, ruszać parowozem, z wyjątkiem zwierzchników wymienionych w § 4.

4) Nie wolno ruszać parowozem, z wyjątkiem oczywistej konieczności usunięcia parowozu dla uniknienia katastrofy.

5) Złożony przez pomocnika egzamin na maszynistę daje mu prawo do pełnienia czynności maszynisty tylko wówczas, kiedy jest na służbę wyznaczony jako taki.

6) Pomocnik maszynisty jest obowiązany być na parowozie przez czas, kiedy parowóz jest w ruchu, podczas zaś postoju może, za zezwoleniem maszynisty, pozostającego na parowozie, oddalić się na krótki czas.

7) Wejść pod parowóz wolno pomocnikowi tylko pod obecność przy parowozie maszynisty; przyczem przepustnica powinna być zamknięta, nawrotnica postawiona na punkcie martwym, kurki cylindrowe otwarte i hamulec zaciśnięty.

8) Kiedy parowóz jest w ruchu, wolno jest wyjść pomocnikowi poza budkę tylko w razie potrzeby i za zezwoleniem maszynisty.

9) Wychylając się z parowozu dla obejrzenia sygnałów, pociągu lub części parowozu, pomocnik winien uważać, czy nie zawadzi o stojące obok przedmioty.

10) Wsiadać i zsiadać z parowozu wolno tylko, posiłkując się stopniami i poręczami; wsiadać i zsiadać podczas ruchu parowozu wolno tylko w razie konieczności i przy bardzo wolnym biegu.

11) Jeżeli podczas jazdy maszynista zachoruje, to pomocnik jest obowiązany zatrzymać pociąg i, jeżeli ma prawo kierowania parowozem, winien wziąć sobie do pomocy konduktora i z nim dojechać do stacji, na której otrzyma zastępcę; jeżeli zaś niema prawa kierowania parowozem, obowiązany jest stać z pociągiem, dopóki nie przybędzie maszynista, którego należy najszybciej zażądać.

W takim samym wypadku na parowozie bez pociągu pomocnik, posiadający prawo kierowania parowozem, może dojechać do pierwszej stacji, zwolniwszy odpowiednio prędkość i zwracając pilną uwagę na tor i sygnały, a w razie spotkania po drodze pracownika wydziału drogowego, może go dobrać do pomocy; jeżeli zaś pomocnik niema prawa kierowania parowozem, to jest obowiązany parowóz zatrzymać, gwizdkiem starać się wezwać straż kolejową, a po zabezpieczeniu parowozu petardami, wezwać zastępcę maszynisty przez najbliższy telefon lub piśmiennie.

12) Nawet w razie największego niebezpieczeństwa nie wolno pomocnikowi opuścić parowozu, dopóki go maszynista do tego nie upoważni; w razie, gdyby maszynista opuścił parowóz przedwcześnie lub stał się w danej chwili niezdolnym do działania, pomocnik obowiązany jest wyczerpać wszystkie możliwe, dozwolone środki dla zatrzymania pociągu i wolno mu parowóz opuścić nie wcześniej, aż dalsze pozostawanie na parowozie pozostanie bezcelowem.

Rozpoczęcie służby.

§ 12. Pomocnik maszynisty obowiązany jest przybyć na służbę o tyle wcześnie, aby można było załatwić roboty przy parowozie bez opóźnienia wyjazdu z parowozowni. Czas przybycia na służbę, jako zależny od miejscowych warunków, określa naczelnik parowozowni.

Po przyjściu na służbę pomocnik maszynisty winien:

a) sprawdzić, czy przepustnica jest zamknięta, nawrotnica posta-

wiona w położeniu martwem, czy kurki cylindrowe są otwarte; sprawdzić, czy hamulec ręczny działa jak należy, poczem go zacisnąć;

b) sprawdzić stan ognia w palenisku, stan paleniska, stan wody w kotle i w tendrze i pary w kotle;

c) sprawdzić włazy i właziki; dociągać je należy zanim nadprężność pary przekroczy 5 atm., a posługiwać się przytem wolno tylko kluczem, nie wolno zaś dłutem i młotkiem;

d) doprowadzić stan ognia w kotle i pary do takiego, jaki jest potrzebny dla czekającej parowóz pracy; przytem należy sprawdzić działanie wszystkich przyrządów zasilających kocioł wodą;

e) obejrzeć wszystkie części parowozu i tendra; o ileby zauważył niedokładności, zawiadomić maszynistę i postąpić według jego wskazówek;

f) osmarować wszystkie trące się części parowozu i tendra;

g) sprawdzić działanie pompy hamulca zespolonego i oliwiarek samoczynnych.

UWAGA: do p. b) Przy sprawdzaniu wody w kotle należy szkło wodowskazowe przedmuchać, aby sprawdzić, czy działa ono czule; należy też sprawdzić działanie kurków probierczych na wypadek zapchania się szkła, i gdyby który z kurków nie działał, należy go przeczyścić drutem. Przy sprawdzaniu stanu paleniska należy uważać, czy nie ciekną korki bezpieczeństwa, płomieniówki lub inne części i czy nie powstały wypukliny ścianek paleniska.

Służba w rezerwie.

§ 13. 1) Pomocnik maszynisty ma dbać, aby nadprężność pary w kotle nie była niższa, niż 6 atm.; parowóz powinien być w pełnej gotowości do wyjazdu w ciągu 15 minut po zarządzeniu.

2) Pomocnik pełniący służbę rezerwową może oddalić się nie inaczej, jak za wiedzą i zezwoleniem maszynisty.

Służba w pociągu.

§ 14. 1) Pomocnik winien tak regulować ogień na parowozie w pociągu, aby utrzymać potrzebną nadprężność pary, nie przekraczając jednak jej granicy. Paliwo należy utrzymywać na ruszcie równomiernie, nie dopuszczając obnażenia rusztu. Kocioł należy zasilać wodą równomiernie, z przerwami, unikając długiego zasilania bez przerwy, szczególnie z pompy; na postoju unikać używania pompy. Nie należy otwierać drzwi paleniska podczas zasilania kotła wodą, podczas jazdy powinny być otwierane przeważnie przednie drzwi popielnika, z wyjątkiem, kiedy grozić by to mogło nabraniem do popielnika śniegu; wówczas można otwierać drzwi tylne.

Należy unikać dorzucania paliwa w większych ilościach przed zbliżaniem się do dworców lub podczas postoju na dworcach, a to dla uniknięcia dymienia w tych miejscach. Ze względu na możliwość pożaru od iskier z komina należy, przy przejeżdżaniu podczas suszy obok łatwo zapalnych budynków, składów, magazynów, wagonów naładowanych słomą, sianem, amunicją i t. p. unikać grzebania w piecu pogrzebaczem, buksowania i używania dmuchawki. — Z tych samych wzglę-

dów nie wolno wyrzucać po drodze żaru z pieca, ani też zapalonych pakuł. Należy często zalewać popielnik, a szczególniej przed wjazdem na mosty, a podczas jazdy po moście zamknąć drzwi popielnika.

2) Nie wolno obniżać stanu wody w kotle poniżej znaku najniższego dozwolonego poziomu, nie należy jednak utrzymywać wody zbyt wysoko. Do zasilania kotła należy używać przyrządów zasilających naprzemian.

3) Pomocnik winien korzystać z każdego postoju parowozu, aby osmarować trące się części i obejrzeć parowóz.

4) Przy ruszaniu parowozu ze stacji pomocnik winien baczyć, czy nie podawane są ze stacji lub z pociągu sygnały i w tym razie niezwłocznie powiadomić o tem maszynistę; wogóle przy jeździe pomocnik powinien, o ile inne czynności służbowe mu na to pozwalają, zwracać uwagę, czy niema przeszkód do jazdy, — czy nie podawane są sygnały przed parowozem lub z tyłu, czy pociąg idzie prawidłowo, czy z pociągu lub pod pociąg ktoś nie upadł, czy nie wypada z pociągu ładunek; najodpowiedniejszą do tego jest chwila, kiedy pociąg idzie po łuku. O zauważonych przeszkodach do jazdy lub jakichbądź podawanych sygnałach pomocnik winien powiadomić maszynistę niezwłocznie.

5) Na będącym w ruchu parowozie latarnie sygnałowe winny być oświetlone z nastaniem zmierzchu, w czasie mgły lub zawiei śnieżnych.

Zakończenie służby.

§ 15. Gdy służba ma się ku końcowi, należy pamiętać o zmniejszeniu ognia w kotle na tyle, aby po ukończeniu służby można było wodę w kotle doprowadzić do możliwie wysokiego stanu, przy jednoczesnem obniżeniu prężności pary. — Przy obsłudze parowozu przez drużyny zmienne stan ognia, wody, pary należy utrzymać taki, jak tego wymaga dalsza praca parowozu. W żadnym razie do czasu zakończenia służby parowozu w pociągu, jeżeli parowoz ma hamulce zespolone, nie należy nadprężności pary zmniejszać poniżej 8 atm.

2) Parowóz po ukończonej służbie przed odstawieniem go na stanowisko powinien być zaopatrzony w odpowiedni zapas wody, paliwa, smarów i wszelkich potrzebnych materjałów. Odstępstwa od tego mogą być zrobione tylko za zezwoleniem zwierzchności, w zależności od warunków lokalnych. Dalej pomocnik powinien zbadać, czy wszystkie części parowozu są w należytym stanie, czy działa sprawnie szkło wodowskazowe i kurki probiercze; czy szczeliwa dławic nie wymagają naprawy; czy są na miejscu wszystkie narzędzia.

O wyniku sprawdzeń i oględzin pomocnik winien zameldować maszyniście.

3) Przed odstawieniem parowozu na stanowisko winno być sprawdzone oczyszczenie paleniska, popielnika i dymnicy.

4) Po odstawieniu parowozu na stanowisko przepustnica powinna być zamknięta, nawrotnica postawiona w położenie martwe, kurki cylindrowe otwarte, hamulec zaciśnięty, klapy popielnikowe zamknięte.

5) Pomocnikowi wolno zejść ze służby po otrzymaniu na to zezwolenia maszynisty; przed opuszczeniem parowozowni winien dowiedzieć się, kiedy ma stanąć na służbę następną.

Instrukcja dla maszynistów pomp,

zatwierdzona przez Ministra Kol. Żel. 6 paźdz. 1919 r.

I. Przyjęcie na służbę.

§ 1. Przy przyjęciu na służbę maszynista pomp winien odpowiadać następującym przepisom:

a) mieć skończonych 21 lat i nie więcej nad 40,

b) pod względem fizycznym odpowiadać wymaganiom „Tymczasowych przepisów badania nowowstępujących pracowników kolejowych w porządku służbowym“,

c) być nieskazitelnym,

d) znać rzemiosło ślusarskie,

e) zdać egzamin ze znajomości obsługi kotłów parowych, maszyn parowych i pomp; o ile zaś ma być zakwalifikowany do pomp z motorami spalinowemi, to i ze znajomości takich motorów, co w akcie z egzaminu ma być specjalnie zaznaczone,

f) umieć napisać zrozumiały raport służbowy i prowadzić przepisane książki i sprawozdania.

UWAGA. Egzaminu dokonywa komisja, złożona z Naczelnika parowozowni i Rewizora wydziału mechanicznego lub pomocnika Naczelnika parowozowni.

II. Zależność.

§ 2. Bezpośrednim zwierzchnikiem maszynisty pomp jest Naczelnik parowozowni; dalej zwierzchnikami jego są: Naczelnik Oddziału i Rewizor Wydziału Mechanicznego, Dyrektor tegoż Wydziału i Prezes Dyrekcji. Przełożonymi maszynisty pomp są również zastępcy wymienionych zwierzchników.

III. Obowiązki.

§ 3. Do maszynisty pomp należy obsługa całej stacji pomp. Obsługa polega nie tylko na utrzymaniu stacji w pogotowiu do czynności i na obsłudze mechanizmów w czasie ich pracy, ale i na wykonywaniu takich napraw na swej stacji, które za pomocą posiadanych przez maszynistą narzędzi mogą być przez niego dokonane osobiście.

§ 4. Maszynista powinien brać udział w naprawach, dokonywanych przez delegowanych do tego ludzi.

§ 5. Maszyniście pomp nie wolno przekazywać swoich czynności komu innemu bez pozwolenia swego zwierzchnika. Zastępca winien być przez maszynistę pompy pouczony we wszystkiem, co do niego należy. Maszyniście nie wolno się oddalać od będących w ruchu kotła i maszyny.

§ 6. Zapas wody w wieży ciśnień nie powien spadać niżej połowy pojemności kadzi, nie należy jednak jej przepełniać.

W razie pożaru, do gaszenia którego bierze się woda z wieży ciśnień, maszynista powinien puścić pompę w ruch i nie przestawać pompować dotąd, dopóki kadź już po pożarze nie będzie znowu pełna.

§ 7. Gdyby w czasie pompowania ciśnienie w rurze tłoczącej spadło, a przyczyna ta nie leżała w samej pompie, należy jej szukać na linji tłoczącej. W tym razie, jeśli stacja posiada dwie linje tłoczące, należy pompować drugą linją, a podejrzaną linję zbadać. Jeśli stacja posiada tylko jedną linję tłoczącą, należy zaniechać dalszego pompowania (które byłoby bezcelowe, a mogłoby zwiększyć uszkodzenie) do czasu zbadania linji i jej naprawy.

§ 8. Jeśli stacja wodociągowa posiada podwójny zład (asortyment) maszyn i pomp, lub dwie linje rur tłoczących, to praca powinna być pomiędzy nie dzielona równomiernie. Uszkodzenie któregokolwiek ze zładów powinno być usunięte niezwłocznie, bez względu na stan drugiego zładu.

§ 9. Maszynista winien baczyć, czy sygnalizacja działa sprawnie i, zauważywszy niedokładność lub niesprawność, niezwłocznie żądać naprawy.

§ 10. Maszynista pomp dokonywa przemywań kotłów parowych w terminach przez Naczelnika parowozowni przepisanych i prowadzi książkę przemywań kotłów parowych. Przed przystąpieniem do przemycia kadzie wieży ciśnień winny być napełnione; gdyby zaś przemywanie kotła miało spowodować brak wody na stacji w kadziach, winien uprzedzić o tem zawczasu Naczelnika stacji.

§ 11. Maszynista pomp dokonywa w terminach przez Naczelnika parowozowni wskazanych odszlamowania rur tłoczących, zapisując o dokonanem odszlamowaniu w odnośnej książce.

§ 12. Powierzone mu urządzenia maszynista pomp ma utrzymywać stale we wzorowej czystości i porządku; wszystkie składowe polerowane części maszyn, pomp i kotłów, jak manometry, wakumetry, kurki, wodoskazy i t. p. winny być czyszczone codziennie.

§ 13. Maszynista winien utrzymywać we wzorowym porządku sale maszyn i kotłów; w salach tych winny być wywieszone na ścianach odnośne przepisy o obsłudze kotłów parowych i maszyn.

§ 14. Maszynista winien utrzymywać inwentarz stacji wodociągowej w należytym porządku i zgodnie z jego książką inwentarza. Inwentarz maszynista winien sprawdzać od czasu do czasu i być przygotowanym na oddanie go w całości w każdym czasie.

§ 15. Maszynista pompy nie powinien nigdy doprowadzać do zupełnego zużycia zapasów i w tym celu powinien zaopatrywać swoją stację w materjały zawczasu. Wybieranie materjałów odbywa się za kwitami, podpisanemi przez maszynistę, wysyłanemi na ręce Naczelnika parowozowni.

Maszynista prowadzi miesięczne wykazy zużytych materjałów.

§ 16. Do maszynisty pompy należy dozór studzien, dających wodę dla pompy. Jeżeli dopływ do studzien się zmniejszy, maszynista pompy obowiązany jest zbadać przyczynę i przekonać się, czy kanały dopływowe albo studnie nie uległy zaszlamowaniu lub czy nie jest uszkodzona tama na rzece; w takim razie maszynista zawiadamia o tem bezzwłocznie nadzorcę drogowego i swego naczelnika. Winien też zwracać uwagę, aby drabinki, ślepe podłogi i cembrowina studni były w dobrym stanie i nie groziły zawaleniem się, a spostrzeżenia swoje komunikować nadzorcy drogowemu i swemu zwierzchnikowi.

UWAGA. Przed wejściem do studni maszynista winien sprawdzić przez opuszczenie palącej się lampki, czy niema w niej szkodliwych dla oddychania gazów i może się tam opuścić, jeżeli światło nie gaśnie.

§ 17. Na maszynistę pomp w zależności od położenia stacji pomp i rozmiarów pracy na niej może być, poza obsługą samej stacji, włożona obsługa wieży ciśnień, nie wyłączając ogrzewania jej w zimie.

§ 18. Maszynista pompy winien dbać o czystość kadzi i o potrzebie jej czyszczenia zawiadamiać swego zwierzchnika.

§ 19. Przed nadejściem mrozów maszynista pompy winien sprawdzić i odpowiednio nastawić przyrządy odwadniające na powierzonych jego opiece hydrantach i żórawiach. Winien również dopilnować, aby Wydział Drogowy zabezpieczył studzienki nawozem.

Okręcanie wystających części słomą jest zgoła bezcelowe.

W wieżach nieoddanych do obsługi maszyniście, maszynista winien od czasu do czasu sprawdzać, czy ogrzewanie dokonywa się celowo, zwracając się w razie bezcelowości do Naczelnika stacji. To samo tyczy się żórawi, ogrzewanych piecykami.

W razach dłuższych przerw w ruchu pociągów, kiedy, dzięki zmniejszeniu się rozchodu wody z wieży ciśnień ustaje potrzeba częstego pompowania, należy pamiętać, że dłuższa przerwa w pompowaniu, przy silnym mrozie może spowodować zamarznięcie wody w linji tłoczącej w tym miejscu, gdzie głębokość założenia rur jest niedostateczna. W tym wypadku dla uniknięcia zamarznięcia wody maszynista winien puszczać pompę od czasu do czasu, przynajmniej raz na dzień.

§ 20. Niezależnie od powyższych obowiązków i ogólnych obowiązków względem kolei narówni z innymi funkcjonarjuszami, jak zapobieganie nieszczęśliwym wypadkom z pociągami w razie zauważenia czegoś groźnego i pomoc w razie pożaru, maszynista pomp dbać powinien o sprawność i całość wszystkich urządzeń swojej stacji wodociągowej, nawet tych, które nie są oddane jego pieczy; w tym celu, spostrzegłszy uszkodzenie takiej części, ma o tem zawiadomić nadzorcę drogowego, w razach zaś ważnych i nagłych donieść swemu zwierzchnikowi piśmiennie lub telegraficznie.

Gdyby zauważył, że sąsiedzi zaorują lub uszkadzają ziemię nad rurami w granicach wywłaszczenia, co w zimie, lub w czasie pory dżystej może być groźnem dla rur, winien o tem powiadomić nadzorcę drogowego i Naczelnika parowozowni.

§ 21. Podawanie wody na parowozy z żórawia może być włożone na maszynistę pompy w tym wypadku, jeżeli żóraw znajduje się tuż przy budynku pompy (naścienny).

W każdym innym wypadku podawanie wody z żórawia wykonywa nalewacz stacyjny, maszynista pompy jednak musi go z tą czynnością obznajmić, a mianowicie nauczyć, że:

a) wylot żórawia winien być ustawiony zawsze równolegle do torów i zabezpieczony od przekręcania się;

b) przy podejściu pod żóraw parowozu wolno obrócić żóraw dopiero po zatrzymaniu parowozu w miejscu właściwem, aby przedwczesne

przekręcenie żórawia nie wywołało uszkodzeń parowozu, lub ciągnionych przezeń wagonów, lub złamania samego żórawia;

c) nalewacz, podający wodę z żórawia winien nastawić rękaw żórawia do tendra w ten sposób, aby woda się nie rozpryskiwała i baczyć, aby nie nastąpiło przelanie;

d) otwieranie i zamykanie zaworu żórawia winno następować powoli, aby nie wywołać uderzeń wody w rurach, jednakże zawór winien być otworzony zupełnie dla możliwie prędkiego napełnienia tendra;

e) po napełnieniu tendra i zamknięciu zaworu żóraw należy ustawić w pierwotnem położeniu, t. j. równolegle do torów i zabezpieczyć od przekręcenia się, przyczem zimową porą, jeśli konstrukcja tego wymaga, należy żóraw odwodnić.

§ 22. Jeśli maszynista pompy potrzebuje pomocy, ma się o nią zwracać do nadzorcy drogowego; po dokonaniu robót poświadcza piśmiennie, że ją otrzymał i wykazuje ilość udzielonych dniówek; o powyższem donosi niezwłocznie Naczelnikowi parowozowni.

IV. Sposób i wypadki zwracania się do zwierzchników.

§ 23. Maszynista pomp we wszystkich potrzebach służbowych zwraca się do Naczelnika parowozowni, korzystając z prawa przesyłania do niego korespondencji drogą służbową i nadawania depesz. Depeszami wolno jest posługiwać się tylko w razach nagłych.

§ 24. Maszynista pompy obowiązany jest zawiadamiać Naczelnika parowozowni telegraficznie o nagłych wypadkach na stacji wodnej, kiedy grozi przerwa ruchu lub inne poważne następstwa; w wypadkach nie nagłych przesyła Naczelnikowi parowozowni raport piśmienny.

Instrukcja tymczasowa

dla funkcjonarjuszów Ministerstw: Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu, Aprowizacji, Skarbu, Spraw Wewnętrznych, Urzędu Walki z Lichwą i Spekulacją i Straży Kolejowej w sprawie rewizji bagaży i ładunków przewożonych kolejami żelaznemi,

zatwierdzona przez Ministra K. Ż., 31 październ. 1919 r.

§ 1. Do przeprowadzenia rewizji bagażu i ładunków na kolejach dopuszczeni są funkcjonarjusze Urzędów, którym to prawo przysługuje, na podstawie uwierzytelniającego dowodu, na każde żądanie okazywanego przedstawicielom kolei i osobom zainteresowanym.

§ 2. Rewizja bagażu pasażerskiego i przesyłek nadzwyczajnych powinna być dokonywana w obecności właścicieli, względnie nadawcy lub odbiorcy, tylko przed nadaniem takowych do wysłania i tylko bezpośrednio po wydaniu ich właścicielom, a w żadnym razie nie po wydaniu kwitu na przyjętą przez kolej do przewozu przesyłkę i przed odebraniem przez kolej pokwitowania z odbioru na stacji przeznaczenia.

Rewizja bagażu pasażerskiego i przesyłek nadzwyczajnych w podróży jest wzbroniona z wyjątkiem ręcznych pakunków, przewożonych razem z pasażerami i przewozu przez pograniczne punkty, gdzie rewizja powinna się odbywać na podstawie przepisów dla urzędów celnych.

§ 3. Towary wysyłane za listami przewozowymi zwyczajnymi i pośpiesznymi powinny być rewidowane jak i w § 2 bezpośrednio przed wysłaniem i po odebraniu z kolei. Dla ułatwienia jednak kontroli nad przewozem takich ładunków, w razie oczywistego nadużycia ze strony wysyłającego, lub odpowiednio uzasadnionych podejrzeń, dozwolona jest rewizja i w drodze, jednakże tylko na stacjach węzłowych i o długim postoju pociągów (nie mniej ½ godz.), aby czynnościami temi nie wywołać przetrzymania pociągów i tylko o ile techniczne warunki na to pozwolą.

§ 4. Przy rewizji w drodze dokonywujący rewizje powinien opakowanie ładunku doprowadzić do stanu pierwotnego, i o fakcie rewizji sporządzić odpowiedni protokuł, którego odpis dołącza się do dowodów przewozowych.

§ 5. Rewizja winna się odbywać w obecności przedstawicieli kolei i policji państwowej, a tymczasowo straży kolejowej. Wyniki skonstatowanych nadużyć i niedokładności muszą być każdorazowo stwierdzone protokularnie.

Przepisy z dn. 27 października 1919 r.

1) ustanawiające skład stopów metalu białego do wylewania panewek.

Ustanawia się następujące składy stopów metalu białego do wylewania panewek:

Dla parowozów osobowych pośpiesznych 83,3% cyny, 11,1% antymonu i 5,6% miedzi. Stop ten należy topić dwukrotnie: pierwszy raz w składzie — 6 części cyny, 2 części antymonu i 1 część miedzi, poczem topi się po raz drugi z dodaniem 9 części cyny.

Dla pozostałych parowozów — 40% ołowiu, 42% cyny, 16% antymonu i 2% miedzi.

Dla tendrów oraz wagonów osobowych — 65% ołowiu, 14% cyny, 21% antymonu.

Dla wagonów towarowych – 80% ołowiu, 5% cyny i 15% antymonu."

2) ustalające definicje kategorji napraw dla parowozów i wagonów.

Celem ujednostajnienia podziału napraw we wszystkich Dyrekcjach kolejowych, ustala się następujące definicje kategorji napraw dla parowozów i wagonów.

Dla parowozów:

1. naprawa główna, przy której się dokonywa wewnętrzne oględziny i naprawę kotła i doprowadza się cały mechanizm do zupełnego porządku, a kocioł do takiego stanu, któryby gwarantował jego pracę do następnej głównej naprawy;

2. **naprawa uzupełniająca czyli średnia** jest najzupełniejszem doprowadzeniem do porządku całego mechanizmu parowozu:
3. **naprawa mała** jest połączona z podniesieniem parowozu (jak wywiązywanie kół itp.);
4. **naprawa bieżąca** trwa dłużej nad jedną dobę bez podniesienia parowozu.

Dla wagonów osobowych i tendrów:

1. **naprawa główna** obejmuje doprowadzenie wagonu lub tendra do zupełnego porządku z gruntowną naprawą pudła;
2. **naprawa średnia** jest doprowadzeniem do zupełnego porządku bez gruntownej naprawy pudła;
3. **rewizja** podwozia połączona ewentualnie z niezbędną naprawą wagonu;
4. **naprawa mała** — trwająca ponad jedną dobę.

Dla wagonów towarowych:

1. **naprawa główna** obejmuje doprowadzenie wagonu do zupełnego porządku z gruntowną naprawą pudła;
2. **rewizja** podwozia połączona ewentualnie z niezbędną naprawą wagonu;
3. **naprawa mała** — trwająca ponad jedną dobę.

Naprawy przypadkowe mogą być zaliczone stosownie do rozmiaru uszkodzeń do każdej z wyżej wyszczególnionych kategorji napraw.

ROZPORZĄDZENIE.
Ministra K. Ż. z dn. 30/VI 1919 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego r. b. Nr. 152 i w myśl porozumienia się z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje.

Na linjach Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich dróg Żelaznych dojazdowych ma obowiązywać nadal aż do d. 1 stycznia 1920 r. taryfa osobowa i towarowa stosowana na zasadzie pisma Ministerstwa Kolei Żelaznych z d. 8 stycznia r. b. Nr. 1431 — IV wraz z dodatkowemi zmianami zatwierdzonemi przez Ministerstwo Kolei Żelaznych pismami z d. 2 kwietnia r. b. Nr. 442795/44147 i z d. 6 czerwca r. b. Nr. 446085/44595.

ROZPORZĄDZENIE.
Ministra K. Ż. z dn. 30/VII 1919 r.

Na mocy dekretu N. P. z dnia 7 lutego r. b. Nr. 152 i w myśl porozumienia się z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, co następuje:

Upoważnić Krakowską Spółkę Tramwajową w Krakowie do wprowadzenia z d. 1 sierpnia r. b. podwyższonej w sposób następujący taryfy za przejazd tramwajami:

1) dla dorosłych	po 60 halerzy
2) „ dzieci do lat 10-ciu	„ 20 „
3) „ robotników do godz. 7-ej rano z prawem nabycia drugiego biletu dla drogi powrotnej	„ 20 „
4) „ uczniów i uczennic szkół średnich z prawem jazdy jedynie od 7-ej do 9-ej i od 12-ej do 2-ej g. po poł.	„ 20 „

ROZPORZĄDZENIE.

Ministra K. Ż. dn. 7/VIII 1919 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego r. b. Nr. 152 i w myśl porozumienia się z Ministerstwami Skarbu, oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Obowiązująca na Łódzkich wązkotorowych elektrycznych kolejach dojazdowych taryfa na przewóz osób od dnia 10 sierpnia r. b. podwyższa się z 8 fen. na 10 fen. od osoby i klm. w klasie 3-ej i z 12 fen. na 15 fen. od osoby i klm. w klasie 2-ej.

ROZPORZĄDZENIE.

Ministra Kol. Żel. z dn. 7/VIII 1919 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego r. b. Nr. 152 i w myśl porozumienia się z Ministerstwami Skarbu, oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, co następuje:

Na kolei Mareckiej Towarzystwa Akcyjnego Budowy i Eksploatacji dróg żelaznych dojazdowych w Królestwie Polskiem od dnia 15 września r. b. wprowadza się ta sama klasyfikacja ładunków, która obowiązuje na kolejach Dyrekcji Warszawskiej i Radomskiej na mocy rozporządzenia mego z dn. 15 czerwca r. b. (Dziennik Praw Nr. 50 poz. 329), oraz następujące stawki taryfowe:

dla ładunków	1-ej	klasy . .	0,061	fen. za 1 klgm.
„ „	2-ej	„ . .	0,054	„
„ „	3-ej	„ . .	0,046	„

Wyjątek stanowi opłata za przewóz cegły, dachówki i drzewa budulcowego, dla których obowiązuje nadal poprzednia taryfa ze zniżką 30%.

Oprócz tego od dnia 15 sierpnia r. b. podwyższa się opłata za przetrzymanie wagonów tak przy naładowanin, jak i przy wyładowaniu ponad 2-u godzinny termin, po upływie 24 godzin z Mk. 6,50 do Mk. 10. za dobę.

ROZPORZĄDZENIE.

Ministra Kolei Żelaznych o wprowadzeniu z dniem 1 Listopada 1919 r. „Tymczasowej Taryfy Towarowej na przewóz towarów, zwierząt żywych i zwłok kolejami państwowemi Okręgów Warszawskiego i Radomskiego“.

Na mocy dekretu Nr. 152 z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw Nr. 14, poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Od 1 listopada 1919 r. aż do odwołania obowiązywać ma wydana przez Ministerstwo Kolei Żelaznych „Tymczasowa Taryfa Towarowa na przewóz towarów, zwierząt żywych i zwłok kolejami państwowemi Okręgów Warszawskiego i Radomskiego.”

Od terminu powyżej wskazanego przestają obowiązywać taryfy b. władz okupacyjnych oraz wydania polskie tych taryf, a mianowicie: „Taryfa tymczasowa na przewóz towarów i zwierząt na linjach kolei państwowych Okręgu Warszawskiego” i „Taryfa tymczasowa na przewóz towarów, zwierząt żywych i zwłok w obrębie Dyrekcji Radomskiej” (Dziennik Praw Nr. 30, poz. 254 i Nr. 56, poz. 343 z roku 1919) wraz ze wszystkiemi zmianami i uzupełnieniami, jakie nastąpiły do 31 października 1919 r.

Warszawa, dn. 29 października 1919 r.

ROZPORZĄDZENIE.

Ministra Kolei Żelaznych o przedstawieniu terminu bezpłatnego przewozu żywności i t. d. do stacji kolei państwowych Okręgów Mwowskiego i Stanisławowskiego.

Na podstawie dekretu z dnia 7 lutego r. b. (Dziennik Praw Nr. 14, poz. 152) j po porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, termin bezpłatnego przewozu żywności i przedmiotów pierwszej potrzeby, pochodzących z ofiar i przeznaczonych do rozdania między ubogą ludność, ze stacji kolei państwowych polskich do takichże stacji kolei Okręgów Lwowskiego i Stanisławowskiego przedłużony zostaje do końca r. b. Do tegoż terminu obowiązywać będzie i ulga dla Lwowa. (Dziennik Praw Nr. 26 poz. Nr. 244 i Nr. 63 poz. Nr. 379. Monitor Polski NrNr. 64 i 172 z roku 1919 r.).

Warszawa, dnia 30 października 1919 r.

OBWIESZCZENIE.

Z polecenia P. Kierownika Ministerstwa Kolei Żelaznych podaje się do wiadomości p. Szefów Sekcji, że punkt 4 Artykułu IV i punkt 2a Artykułu V Przepisów Służbowych dla Sekcji Ministerstwa Kolei Żelaznych nie mają zastosowania do czasu zmiany treści artykułu 10 Tymczasowych Przepisów Służbowych dla urzędników państwowych z dnia 11 czerwca r. 1919.

Warszawa, 13 października 1919 r.

OGŁOSZENIE.

W Centralnym Urzędzie Wagonowym w Warszawie są do obsadzenia posady kierowników działów dla spraw gospodarki wagonowej, a mianowicie: 2 dla byłego Królestwa Kongresowego,—2 dla Wielkopolski i Slązka Górnego,—1 dla Małopolski i Slązka Cieszyńskiego.

Celem obsadzenia tych posad rozpiszą Dyrekcje konkurs. Pierwszeństwo będą mieli pracownicy obeznani ze służbą ruchową i handlową, posiadający kwalifikacje na zawiadowców stacji. Do posad tych przywiązana jest płaca VII lub VIII kategorji urzędników państwowych.

Przeniesienie nastąpi na koszt Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Podania kompetentów, zawierające ich dotychczasową działalność służbową, należycie zaopinjowane przedłożą Dyrekcje Ministerstwu Kolei Żelaznych najpóźniej do 31 grudnia b. r.

Warszawa, 7 października 1919 r.

OKÓLNIK
do Dyrekcji Kolejowych.

Do Ministerstwa Kolei Zelaznych dochodzą skargi na przepełnienie pociągów pośpiesznych pracownikami kolejowymi, którym wydano bilety wolnej jazdy. Stan taki wywołuje słuszne narzekania, bowiem kolej w pierwszym rzędzie ma obowiązek zapewnić miejsca pasażerom płatnym. Zwłaszcza pociągi pośpieszne, do których ceny biletów są droższe, niż do pociągów zwykłych i w których publiczność pragnęłaby zapewnić sobie wygodniejszą podróż, powinny być przeznaczone, o ile możności, dla pasażerów płatnych. Masowe przeto podróże tymi pociągami pracowników kolejowych są zjawiskiem nienormalnem i szkodliwem zarówno dla interesów publiczności jak i dla kolei.

Celem usunięcia takich niepożądanych objawów, które tylko nieład w naszej komunikacji kolejowej stwarzają, Sekcja Administracyjna Ministerstwa Kolei Żelaznych poleca Dyrekcjom kolei państwowych do ścisłego stosowania, aby pracownikom kolejowym oraz ich rodzinom biletów jednorazowych na pociągi pośpieszne nie wydawały, pozostawiając dla podróży bezpłatnych tylko pociągi zwykłe.

Jakkolwiek przepisy tymczasowe o przejazdach ulgowych przewidują możliwość jazdy w pociągach pośpiesznych za biletami jednorazowymi, które wówczas muszą posiadać na pociągi te osobne zaświadczenie, to jednak zaświadczeń takich należy udzielać nader oględnie i tylko w wypadkach szczególnie usprawiedliwionych zezwalać na jazdę w pociągach pośpiesznych.

Jednocześnie Sekcja Administracyjna prosi o przedłożenie Ministerstwu wykazu tych urzędów w danej Dyrekcji, które upoważnione są do poświadczania biletów jednorazowych na pociągi pośpieszne.

Równocześnie winna Dyrekcja perjodycznie co miesiąc podawać Ministerstwu Kolei Żelaznych ilość biletów wolnych na pociągi pośpieszno wydanych.

Warszawa, 3 października 1919 r.

OKÓLNIK

do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie przejazdu personelu technicznego telegrafu pociągami towarowymi.

Dla przyśpieszenia robót przy naprawie linji telegraficznych, położonych przy kolejach żelaznych, dozwala się delegowanym w tym celu funkcjonarjuszom Ministerstwa Poczt i Telegrafów odbywać podróż w brankardach tak towarowych jak osobowych pociągów, o ile jest miejsce i o ile nie przeszkadzają personelowi kolejowemu w wykonywaniu czynności służbowych, oraz w zaopatrzonych w barjery budkach i na mostkach hamulcowych wagonów pociągów towarowych, niezajętych przez hamulcowych.

Nie dozwala się przejazdu w budkach i na mostkach hamulcowych nieposiadających barjer, jak również w budkach i na mostkach wagonów załadowanych materjałami łatwozapalnymi i wybuchowymi, lub w wagonach znajdujących się w ich bezpośredniem sąsiedztwie.

Warszawa, dn. 27 października 1919 r.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie Sejmowej Komisji Opałowej.

Władze i organa kolejowe winny udzielić wszelkiej pomocy wymienionym w pełnomocnictwie panom Posłom, Członkom specjalnej sejmowej Komisji Opałowej, celem umożliwienia wykonywania poruczonych im czynności.

Kierownik Ministerstwa: *J. Eberhardt.*

Warszawa, dn. 28 października 1919 r.

Do Dyrekcji Kolei Państwowych: w Warszawie, w Radomiu, w Krakowie, we Lwowie, w Stanisławowie, w Wilnie, w Poznaniu.

Sekretarjat Generalny przesyła do wiadomości i wydania stosownych zarządzeń odpis pełnomocnictwa Nr. 3841, wydanego przez Sejm specjalnej sejmowej Komisji Opałowej powołanej uchwałą Sejmu z dn. 7 b. m. wraz z odpisem polecenia pana Kierownika Ministerstwa do władz i urzędów kolejowych.

Sekretarz Generalny Min. Kol. Żel.: *Dr. Kozubski.*

Warszawa, dn. 28 października 1919 r.

Pełnomocnictwo za Nr. 3841 Marsz. Sejmu Ustaw. Rzplitej Polskiej.

Powołana uchwałą Sejmu z dnia 7 b. m. specjalna sejmowa Komisja Opałowa w następującym składzie:

Andrzej Wierzbicki, przewodniczący.
Szymon Rajca, wiceprzewodniczący,
Zygmunt Dreszer, sekretarz,

Wojciech Fiołka,
Franciszek Maślanka,
Tadeusz Seib,
Władysław Stesłowicz,
Ks. Kazimierz Sykulski,
Romuald Wasilewski, oraz
Juljan Wróblewski —

posiada, zgodnie z powyższą uchwałą jaknajdalej idące pełnomocnictwa w zakresie badania całokształtu sprawy opałowej, tak w dziedzinie produkcji, jak również podziału, przewozu i dostarczenia wszelkich środków opałowych ludności, organom samorządowym i wszelkim urzędom państwowym, tak cywilnym jak i wojskowym.

Komisji również przysługuje prawo przekazywania prokuratorom Sądów Okręgowych zebranych danych dla wszczęcia postępowania karnego przeciwko ujawnionym winnym.

Wymienione pełnomocnictwo Przewodniczący Komisji ma prawo przekazywać poszczególnym Członkom Komisji, jak również przy wykonywaniu czynności Komisji powoływać ekspertów.

Warszawa, dnia 9 października 1919 r.

OKÓLNIK.

Do Sekcji i Wydziałów Ministerstwa Kolei Żelaznych, Dyrekcji Kolei Państwowych i Dyrekcji Budowy.

Wobec stwierdzenia przez Prezydjum Rady Ministrów wypadków legitymowania się byłych pracowników państwowych nieodebranemi lub niepoprawionemi odpowiednio przy opuszczaniu służby dokumentami, Ministerstwo Kolei Żelaznych poleca, aby przy zwalnianiu ze służby podległych Dyrekcji pracowników były bezwarunkowo od nich odbierane wszystkie legitymacje oraz upoważnienia urzędowe. Niezależnie od tego przy zwalnianiu pracowników, których charakter służbowy zaznaczony jest w posiadanych przez nich prywatnych dowodach legitymacyjnych (pasportach krajowych lub zagranicznych, tymczasowych dowodach osobistych, dowodach tożsamości osoby i t. p.), należy spowodować odpowiednie sprostowanie tych dowodów przez właściwe władze administracyjne lub policyjne.

Kierownik Ministerstwa *J. Eberhardt.*

Warszawa, dn. 3 listopada 1919 r.

Przyznanie jednorazowej zapomogi nadzwyczajnej pracownikom kolejowym w byłej Galicji.

Do Dyrekcji Kolei Państwowych: w Krakowie, we Lwowie i w Stanisławowie.

Powołując się na tut. depeszę z dnia 17 października 1919 r. № 215, unieważnia M. K. Ż. tutejszy reskrypt z dn. 16 października 1919 r. L: 214,274 wprowadzając zamiast tego następujące zarządzenie: M. K. Ż.

przyznaje wszystkim tamtejszym urzędnikom etatowym, tudzież prowizorycznym, którzy w dniu 1 lipca 1919 pozostawali w służbie kolejowej z wyłączeniem jednakże: a) lekarzy kolejowych; b) pracowników, którzy służą przy wojsku lub przy wojskowych kolejach; c) pracowników prowizorycznych, którzy prócz dziennego zarobku nie mają zaliczonych osobnych dodatków drożyźnianych tudzież d) pracowników kontraktowych, jednorazową nadzwyczajną zapomogą wedle następującego wymiaru:

Przy rocznej płacy	Dla samotnych	Dla utrzymujących jednego lub dwóch członków rodziny (razem z pracownikiem trzy osoby).	Dla utrzymujących więcej niż dwóch członków rodziny (razem z pracowni kiem ponad 3 os.).
Od 10.000 — 14.000 wył.	850 K.	1.400 K.	1.800 K.
„ 6.400 — 10.000 „	800 „	1.350 „	1.700 „
„ 4.800 — 6.400 „	750 „	1.250 „	1.550 „
„ 3.600 — 4 800 „	700 „	1.150 „	1.400 „
„ 2.800 — 3.600 „	650 „	950 „	1.250 „
„ 2.200 — 2.800 „	600 „	850 „	1.100 „
„ 1.600 — 2.200 „	550 „	750 „	950 „
Poniżej 1.600 K. tudzież wszystkim nieetatowym pracownikom, którym prócz dziennego zarobku zaliczone są osobne dodatki drożyźniane	500 „	700 „	850 „

*) Dodatek ten należy wypłacić także pracownikom Dyrekcji, powołanym do Ministerstwa Kolei Żelaznych, których nie przyjęto jeszcze na etat ministerjalny.

Tym pracownikom kolejowym, którzy dopiero po 1 lipca 1919 r. jednakowoż przed 1 października 1919 r. zostali przyjęci do służby, tudzież pracownikom młodocianym poniżej lat 18, należy wypłacić tylko połowę zapomogi według kategorji i klasy, do której należą.

Wypłatę należy uskutecznić natychmiast po wyasygnowaniu przeznaczonej Dyrekcji na ten cel kwoty

ad 1) 14.000.000 K. (słownie czternastu miljonów koron).
ad 2) 10.000.000 K. (słownie dziesięciu miljonów koron).
ad 3) 6.000.000 K. (słownie sześć miljonów koron).

Wydatek odnośny należy zaliczyć na specjalnie się mające otworzyć konto:

jednorazowa zapomoga nadzwyczajna do L: $\frac{\text{73500/20323 M. S./19}}{\text{214274 M. K. Z.}}$

Po wypłacie (najpóźniej do 15 grudnia b. r.) zapomogi ma Dyrekcja przedłożyć Ministerstwu K. Ż. dokładne cyfrowe zestawienie wydatków wedle powyższych trzech kategorji z oznaczeniem ilości obdzielonych pracowników. Zapomogi zapłacone personelowi pozostającemu w służbie na kolejach lokalnych, na których Państwo prowadzi ruch na obcy rachunek, należy zaliczyć odnośnym kolejom lokalnym na odpowiednich działowi służby kontach osobistych bez obciążenia odpowiednich kont etatu państwowego.

W końcu pozostawia się ocenie Dyrekcji, czyby nie należało z przeznaczonych powyżej zapomóg pewną kwotę za zezwoleniem odnośnych pracowników przeznaczyć na rzecz stowarzyszeń spożywczych, do których należą.

Warszawa, dn. 31 października 1919 r.

Wykaz

uzupełniający stacji w Dyrekcji Radomskiej.

W uzupełnieniu wykazu kolejowych stacji telegraficznych zamieszczonego w Nr. 8 Dziennika Urzędowego Ministerstwa Kolei z dnia 15 września, podaje się co następuje:

W Dyrekcji Radomskiej zostały zamknięte stacje Jasice, Bodzechów i Białaczów, natomiast stacja Zawadówka została przystosowana do przyjmowania i nadawania depesz prywatnych.

W Dyrekcji Radomskiej zostały czasowo zamknięte dla przyjmowania depesz prywatnych stacje Dandówka, Potok i Rykoszyn; natomiast przystosowane zostały do przyjmowania depesz prywatnych stacje Krasnystaw, tegoż powiatu, oraz stacja Zwierzyniec powiatu Zamojskiego; obie stacje ziemi Lubelskiej.

OBWIESZCZENIE
Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Od października 1919 roku znosi się ograniczenia ruchu osobowego, bagażowego i towarowego w stacjach Wasylkowce i Bratkowce.

W Dyrekcji Stanisławowskiej została zamknięta stacja Broszniów.

Pismo Ministra K. Ż. do Zarządu Towarzystwa Akcyjnego Cukrowni „Ostrowite“ 444970/4467 z dn. 6/V 1919 r.

Uwzględniając motywy, wyłuszczone w podaniu z dn. 24 lutego 1919 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych skłonne jest do udzielenia koncesji Towarzystwu Akcyjnemu cukrowni „Ostrowite“ na budowę i eksploatację kolei „Wola—Ostrowite—Osieck“ z trakcją parową o prześwicie 750 mm. ze względu na zamierzone przeszycie odcinka „Lubicz — Nasielsk“ na 750 mm. Linja ta miałaby stanowić jedną całość z odnogą do cukrowni „Ostrowite“ o szerokości torowiska 3.200 m. przy łukach na szlakach zakreślonych promieniem nie mniejszym, niż 100 m. Wobec tego projektowany kierunek linji „Ostrowite—Osieck i Ostrowite—Wola“ przy stacji Duboszy musiałby ulec małej zmianie w sensie połączenia obu odcinków w jedną całość. Kierunek linji przy przejściu przez wieś „Ruskowo“ należy odchylić od domostw, zaś dla przejścia linji przez wąwóz między Tomaszowem i Osieckiem opracować warjant, któryby dał mniejsze od zaprojektowanego pochyłości. — Budowa linji

może być rozpoczęta niezwłocznie, o ile zarząd cukrowni złoży piśmienne zobowiązanie, że podporządkuje się warunkom, na jakich zostanie zatwierdzony statut budowy i eksploatacji kolei dojazdowych „Wola — Ostrowite — Osieck“.

Pismo Ministra K. Ż. ż dn. 2/VII 1919 r. Nr. 44785.

Sekcja Eksploatacyjna Ministerstwa K. Ż. zawiadamia, że wobec złożenia przez Zarząd Cukrowni 25 tysięcy marek na inspekcję budowy kolei dojazdowych, oraz przepisanego zobowiązania, pismo Ministerstwa Kolei Żelaznych z dn. 6 maja Nr. 444970-4467 z dniem dzisiejszym uzyskuje moc obowiązującą.

O dniu rozpoczęcia budowy kolei dojazdowej zechce Zarząd Cukrowni zawiadomić Ministerstwo Kolei Żelaznych w celu wyznaczenia inspekcji budowy.

Pismo Ministra Kol. Żel. z dnia 2 lipca 1919 r.

Powołując się na pismo Pana Adama hr. Ronikiera z dn. 31 marca 1919 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Ad. hr. Ronikiera, W. Gerlicza i T. Sułowskiego zobowiązania z dnia 4 czerwca 1919 roku, na mocy art. 29 Dekretu Nr. 162: „W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych”, wydanego przez Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego 1919 r. i ołoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14 niniejszym nadaje Panu Inżynierowi Tadeuszowi Baniewiczowi działającemu z ramienia Pana Adama hr. Ronikiera oraz T-wa Akc. „Siła i Śiatło“ prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Warszawy do Wołomina o długości wraz z warjantami dwadzieścia trzy klm. przechodzącej przez starostwa Warszawskie i Radzymińskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Pismo Ministra Kol. Żel. z dnia 26 lipca 1919 r.

Powołując się na pismo Pana Bolesława Powierzy z dnia 12.VII 1919 r. Nr. 223, Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Pełnomocników Sejmików powiatów Warszawskiego, Błońskiego i Rawskiego PP. Wajdla Emila, Bagniewskiego Piotra, Wojciechowskiego Kazimierza, Luboradzkiego Seweryna, Kubasiewicza Aleksandra, Kowalczyka Józefa na mocy art. 29 Dekretu Nr. 162 „W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych“, wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14, niniejszym nadaje Panu Profesorowi Doktorowi Karolowi Pomianowskiemu Inżynierowi cywilnemu, działającemu z ramienia Pełnomocników Sejmików Powia-

tów Warszawskiego, Błońskiego i Rawskiego, prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Warszawy przez Nadarzyn, Zelechów, Mszczonów do Rawy o długości wraz z warjantami osiemdziesiąt klm. przechodzącej przez starostwa Warszawskie, Błońskie, Skierniewickie i Rawskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Pismo Ministra Kol. Żel. z dnia 8 sierpnia 1919 r.

Powołując się na pismo Pana Stefana Stokowskiego właściciela majątku Sobota, z dnia 25 lipca 1919 roku, Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Pana Stefana Stokowskiego zobowiązania z dnia 1 sierpnia 1919 r. na mocy art. 29 Dekretu Nr. 162. „W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych“, wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 roku i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14, niniejszym nadaje Panu Inżynierowi Stefanowi Ponikowskiemu działającemu z ramienia Pana Stefana Stokowskiego, właściciela majątku Sobota, prawo na zejście na grunt, celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Soboty przez Bielawy do Piątku o długości wraz z warjantami dwadzieścia klm. przechodzącej przez starostwa Łowickie i Łęczyckie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Pismo Ministra Kol. Żel. z dn. 29 września 1919 r.

Powołując się na pismo p. Jadwigi Lipińskiej i Stefana Piłsudskiego z dnia 13 sierpnia, Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez P.P. Jadwigę Lipińską i Stefana Piłsudskiego zobowiązania z dnia 12 września 1919 roku na mocy art. 29 Dekretu Nr. 162, „W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych“ wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14, niniejszym nadaje Panu Inżynierowi A. Przybylskiemu, zamieszkałemu w Warszawie, działającemu z ramienia P.P. Stefana Piłsudskiego i Jadwigi Lipińskiej, prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Warszawy (Wola) przez Babice, Borzęcin do Leszna i Modlina o długości wraz z warjantami pięćdziesiąt klm., przechodzącej przez starostwa warszawskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Pismo Ministra Kol. Żel. z dnia 22 października 1919 r.

Powołując się na pismo Zarządu T-wa Akc. Cukrowni i Rafinerji „Borowiczki“ pod Płockiem z dnia 22/VIII 1919 Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Zarząd T-wa Akc. Cukrowni i Rafinerji „Borowiczki” zobowiązania z dnia 22/VIII 1919 r., na mocy art. 29 Dek. 162. „W przedmiocie przepisów tymcz. o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych“ wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14 niniejszym nadaje Panu Inżynierowi Stefanowi Czajewskiemu, zamieszkałemu w Warszawie przy ul. Wilczej 65, działającemu z ramienia Zarządu T-wa Akc. Cukrowni i Rafinerji „Borowiczki” prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Wisły przez „Borowiczki”—Męcznino do majątku Psary o długości wraz z warjantami trzydzieści klm., przechodzącej przez starostwa Płockie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

OKÓLNIK

Ministerstwa Kolei Żelaznych do wszystkich Dyrekcji z d. 19 listopada 1919 r. Nr. 3.8606/IV.

W porozumieniu z Ministerstwem Aprowizacji, z dniem 1-go grudnia 1919 r. wprowadza się następujące zarządzenia:

1. Wywóz ziemniaków z Poznańskiego zagranicę, w stronę Małopolski i Kongresówki przez Skalmierzyce oraz w stronę Małopolski i Cieszyńskiego przez Górny Śląsk uskuteczniać wyłącznie za listami przewozowemi, zaświadczonemi podpisem kierownictwa Oddziału Urzędu Ziemniaczanego w Poznaniu i ostemplowanemi urzędową pieczęcią Oddziału Urzędu Ziemniaczanego w Poznaniu.

Na liście przewozowym w chwili jego zaświadczenia i ostemplowania winny być wykazane:

a) stacja nadawcza i docelowa,
b) nazwisko lub firma nadawcy i odbiorcy,
c) rodzaj towaru (ziemniaki),
d) termin ważności listu przewozowego dla dokonania naładunku ziemniaków.

Wszelkie poprawki w powyższych danych w liście przewozowym są niedopuszczalne, w razie konieczności wprowadzenia jakichkolwiek zmian Oddział Urzędu Ziemniaczanego w Poznaniu winien wypisać nowy list przewozowy.

Oddział Urzędu Ziemniaczanego w Poznaniu wydaje takie listy przewozowe tylko na zlecenie Urzędu Ziemniaczanego w Warszawie.

Oddział Urzędu Ziemniaczanego w Poznaniu prowadzi kontrolę wydanych listów przewozowych i jednocześnie z ich wydaniem komunikuje Dyrekcji Kolejowej w Poznaniu wykaz takich listów ze wskazaniem powyższych danych. Ilość listów przewozowych na dany okres nie może

przewyższać norm naładunku przewidzianego planem przewozowym, uzgodnionym z Dyrekcją Kolejową w Poznaniu.

W razie dokonania naładunku ziemniaków i ich przewozu w powyższych kierunkach bez takich listów przewozowych, ziemniaki podlegają konfiskacie przez Urząd Ziemniaczany.

2. Wszelkie ziemniaki wysłane tak z Poznańskiego, jak i innych stacji Kongresówki i Małopolski po nadejściu na stację ich przeznaczenia, winny być przez odbiorcę wyładowane i wywiezione ze stacji, z wyjątkiem wypadków nadejścia zepsutych ziemniaków, które za specjalnem zezwoleniem Urzędu Ziemniaczanego w Warszawie lub miejscowego starosty mogą być przeekspedjowane do fabryk przetworów ziemniaczanych, jednakże przeekspedjowanie takie winno być uskutecznione w ustanowionym przez Dyrekcję Kolejową terminie, nie dopuszczając przetrzymania wagonów.

3. Wzbronić wysyłkę ziemniaków ze stacji kolejowych:

a) Warszawskiego węzła,
b) Łódzkiego „
c) Krakowskiego „
d) Lwowskiego „
e) Zgierz,
f) Pabjanice,
g) Częstochowa,
h) Przemyśl,
i) Rzeszów,
j) Zagłębia Dąbrowskiego,
k) „ Krakowskiego i Chrzanowskiego.

Wyjątek stanowią ziemniaki zepsute lub zmarznięte, względem których należy przestrzegać powyższego punktu 2.

4. Pisemne zlecenia na wagony dla przewozu ziemniaków w myśl uchwały Komisji Międzyministerjalnej z dni 15—17 kwietnia 1919 roku i rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 13 czerwca 1919 roku mogą być wydawane tylko przez Ministerstwo Aprowizacji.

OKÓLNIK

Ministerstwa Kolei Żelaznych do wszystkich Dyrekcji z d. 29 listopada 1919 r. Nr. 43.14974.

Okólnik Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 19 listopada r. b. Nr. 3.8606/IV w sprawie wywozu kolejami dalszymi ziemniaków z Poznańskiego zagranicę w stronę Małopolski i Kongresówki przez Skalmierzyce oraz w stronę Małopolski i Cieszyńskiego przez Górny Śląsk uzupełnia się następującym punktem:

1. a) Ziemniaki wysyłane do Skalmierzyc pod adresem Urzędu Ziemniaczanego w Skalmierzycach mogą być wysyłane za zwykłymi listami przewozowymi bez zachowania formalności wskazanych w powyższym punkcie pierwszym; przyczem Urzędowi Ziemniaczanemu w Skalmierzycach przysługuje prawo przeekspedjowania takich transportów na warunkach wskazanych w protokule Komisji na st. Skalmierzyce z dnia 10 września r. b.

Ruch służbowy
w Ministerstwie Kolei Żelaznych.

Lipiec 1919 r.	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Mianowani:			
Starszym kancelistą:			
1) Błońska Helena, maszynistka	1-VII	X	—
Przeniesieni:			
Do Dyrekcji Budowy Kol. Żel.:			
1) Miszke Aleksander, radca ministerjalny .	1-VII	—	—
2) Skawiński Stanisław, st. referent	1-VII	—	—
3) Paszewski Leon, urzędnik nieetatowy .	1-VII	—	—
4) Frasunkiewicz Gabryel „ „ .	1-VII	—	—
5) Steinkeller Józef „ „ .	1-VII	—	—
6) Jarkowski Kazimierz „ „ .	1-VII	—	—
7) Milicer Kazimierz „ „ .	1-VII	—	—
8) Figel Władysław „ „ .	1 VII	—	—
9) Suszyński Stanisław „ „ .	1-VII	—	—
10) Kolasiński Janusz „ „ .	1-VII	—	—
11) Sadkowski Witold „ „ .	16-VII	—	—
12) Wielemborek Wawrz. „ “ .	12-VII	—	—
Do Dyrekcji Warszawskiej:			
1) Galasiewicz Jan, woźny	1-VII	—	—
2) Sarara Franciszek „	1-VII	—	—
3) Płóciennik Stanisław „	I-VII	—	—
4) Drall Antoni „	1-VII	—	—
5) Wiśniewski Michał „	1-VII	—	—
6) Szulawa Ludwik „	1 VII	—	—
7) Pietrzak Jan „	1-VII	—	—
8) Kłosiński Władysław „	1 VII	—	—
9) Krępa Józef „	1 VII	—	—
10) Hendzel Józef „	1-VII	—	—
11) Jagodziński Michał „	1-VII	—	—
12) Drąka Michał „	1-VII	—	—

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Sierpień 1919 r.			
Mianowani:			
Radcami Ministerjalnymi:			
1) Tuszyński Kazimierz	1-VIII	V b	—
2) Gałecki Adam	19-VIII	V b	—
(z powierzeniem temuż kierownictwa Wydziału Ogólnego Sekcji Finansowej).			
Referentami:			
3) Łącki Hipolit	1-VIII	VII	—
4) Krieger Teodor	1-VIII	VII	—
Starszym kancelistą:			
5) Zagoskin Mikołaj, urzędnik pozaetatowy	8 VIII	X	—
Kancelistą:			
6) Reymanowa Irena	1-VIII	XI	—
Przeniesieni:			
Do Dyrekcji Poznańskiej:			
1) Gruetzmacher Włodzimierz, radca minist.	1 VIII	—	—
Do Dyrekcji Budowy Kol. Żel.:			
1) Rogoziński Józef, urzędnik nieetatowy . .	25-VIII	—	—
Zwolnieni:			
1) Blauth Tadeusz, referent	1-VIII	—	—
2) Sztolcman Władysław, sekretarz	1-VIII	—	—
Wrzesień 1919 r.			
Mianowani:			
Lekarzem:			
1) Leszczyński Adam	1 IX	VI	—
Starszymi referentami:			
2) Nagel Roman, urzędnik pozaetatowy . .	1 IX	VI	—
3) Klimacki Kazimierz	12 IX	VI	—

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Referentami:			
4) Stodolski Mieczysław	1 IX	VII	—
5) Łotocki Wiktor	1 IX	VII	—
Zastępcą Naczelnika Kancelarji:			
6) Szumlański Stanisław, urzędnik pozaetatowy	1-IX	VIII	—
Rachmistrzem:			
7) Hetper Rudolf	1-IX	X	—
Starszym Kancelistą:			
8) Życzyńska Helena	11-IX	X	—
Kancelistami:			
9) Gerłowska Cecylja	6 IX	XI	—
10) Busse Zofja	25 IX	XI	—
Urzędnikiem pozaetatowym:			
11) Boguska Józefa	15 IX	—	500
Zwolnieni:			
1) Szczepański Władysław, referent	1 IX	—	—
2) Reymanowa Irena, kancelista	1-IX	—	—
Wykreślony:			
1) Dylewski Zygmunt, zmarły	10 IX	—	—
Październik 1919 r.			
Mianowani:			
Szefem Sekcji Techniczno-Zasobowej:			
1) Wolicki Ignacy, Nacz. Wydz. Technicznego	2 X	IV	—
Radcami Ministerjalnymi:			
2) Peszkowski Zygmunt, st. referent . . .	1 X	V b	—
3) Wasilewski Stanisław, „ „ . . .	1 X	V b	—
4) Janiszewski Feliks, „ „ . . .	1-X	V b	—
5) Langrod Adolf	16-X	V b	—
z powierzeniem kierownictwa: Peszkowskiemu — Wydziału Warsztatowego, Wasilewskiemu—Wydziału Taboru i Trakcji, Janiszewskiemu—Wydziału Zasobów, Langrodowi—Wydziału Zasobów Konstrukcyjno-Doświadczalnego.			

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Starszym Referentem:			
6) Bortnowski Józef, referent	1 X	VI	—
Referenten:			
7) Stołągiewicz Andrzej, pom. referenta . .	1-X	VII	—
Sekretarzami:			
8) Rychter Władysław, st. kancelista . . .	1-X	IX	—
9) Grosman Filip	1 X	IX	—
Urzędnikami pozaetatowymi:			
10) Piątkowski Antoni	22-X	—	700
11) Pollak Michał	8-X	—	900
Zwolnieni;			
1) Przybyszewski Zdzisław, Kier. Wydz. Wojs.	1-X	—	—
2) Dehnel Zofja, kancelista	1-X	—	—
3) Chądzyński Franciszek, urzędnik nieetatowy	1 X	—	—

W Dyrekcji Krakowskiej.

	Data	Kategorja płac etatowych	
		kolejowych	państwowych
Mianowani:			
Inspektorami głównymi:			
1) Maywalt Zygmunt, st. radca	1-VII	IV	—
2) Bielański Edward, „ „	1-VII	IV	—
Starszymi Radcami:			
3) Rotter Stanisław, radca	1-VII	V	—
4) Sperro Wilhelm, „	1-VII	V	—
5) Kontecki Maurycy, „	1 VII	V	—
6) Karpiński Stanisław, „	1-VII	V	—
7) Kramer Feliks, „	1-VII	V	—
8) Starck Henryk, „	1-VII	V	—
9) Mandel Herman, „	1-VII	V	—
10) Wasserstrom Pinkus „	1-VII	V	—
11) Bertig Götzel „	1-VII	V	—

	Data	Kategorja płac etatowych kolejowych	Kategorja płac etatowych państwowych
12) Allerhand Salomon radca	1-VII	V	—
13) Pompau Leon "	1-VII	V	—
14) Przybylski Wacław "	1-VII	V	—
15) Berliński Marcin "	1-VII	V	—
16) Walter Stanisław "	1-VII	V	—
Starszym Inspektorem:			
17) Müller Władysław, inspektor	1-VII	V	—
Radcami:			
18) Eibenschütz Rajmund, tyt. radca . . .	1-VII	VI	—
19) Turek Jan, st. komisarz	1 VII	VI	—
20) Neuman Maksymiljan, st. komisarz . . .	1-VII	VI	—
21) Schwartzl Józef, " "	1-VII	VI	—
22) Milski Adam " "	1-VII	VI	—
23) Krug Wilhelm " "	1-VII	VI	—
24) Neuman Szaja " "	1-VII	VI	--
25) Kukuk Natan " "	1-VII	VI	—
26) Fürgang Mojżesz " "	1-VII	VI	—
27) Rosthal Benjamin " "	1-VII	VI	—
28) Rogawski Leon " "	1-VII	VI	—
29) Kern Romuald " "	1-VII	VI	—
30) Bick Maksymiljan " "	1 VII	VI	—
31) Nowakowski Edmund " "	1-VII	VI	—
32) Miśniakiewicz Marjan " "	1-VII	VI	—
Inspektorami:			
33) Sulimirski Bolesław, st. rewident	1-VII	VI	—
34) Brandkuter Ludwik " "	1-VII	VI	—
35) Iwański Władysław " "	1-VII	VI	—
36) Talapka Andrzej " "	1-VII	VI	—
37) Mlcoch Jan " "	1-VII	VI	—
38) Kuszpeciński Ludwik " "	1 VII	VI	—
39) Benda Henryk " "	1 VII	VI	—
40) Stelczyk Kazimierz " "	1 VII	VI	—
41) Leichtfried Francisz. " "	1-VII	VI	—
42) Löwbeer Adolf " "	1-VII	VI	—
43) Męciński Eugenjusz " "	1-VII	VI	—
44) Kuźniar Leon " "	1-VII	VI	—
45) Byrski Wincenty " "	1-VII	VI	—
46) Stecki Wincenty " "	1-VII	VI	—

	Data	Kategorja płac etatowych	
		kolejowych	państwowych
47) Gernand Franciszek st. rewident	1-VII	VI	—
48) Merdinger Chaim „ „	1-VII	VI	—
49) Nida Rudolf „ „	1-VII	VI	—
50) Russa Nestor „ „	1-VII	VI	—
51) Smigielski Bronisław „ „	1 VII	VI	—
52) Szafarz Wojciech „ „	1-VII	VI	—
53) Włoch Andrzej „ „	1-VII	VI	—
54) Spałek Karol „ „	1 VII	VI	—
55) Twardowski Antoni „ „	1 VII	VI	—
56) Golonka Stanisław „ „	1 VII	VI	—
57) Tabaczyński Tadeusz „ „	1 VII	VI	—
58) Gerhard Edward „ „	1 VII	VI	—
59) Possinger Karol „ „	1 VII	VI	—
6) Podgórski Tadeusz „ „	1 VII	VI	—
61) Duzinkiewicz Jan „ „	1 VII	VI	—
62) Kupczyński Władysł. „ „	1 VII	VI	—
W Dyrekcji Lwowskiej:			
Mianowani:			
Starszymi Radcami:			
1) Fischler Aba, tyt. st. radca . . .	1-VII	V	—
2) Kossonoga Eustachy „ „ „ . . .	1-VII	V	—
3) Bcrecki Leon „ „ „ . . .	1-VII	V	—
4) Skrzyszowski Tadeusz „ „ „ . . .	1 VII	V	—
5) Wolak Jan „ „ „ . . .	1-VII	V	—
6) Siebauer Eugenjusz „ „ „ . . .	1-VII	V	—
7) Biesiadzki Bronisław „ „ „ . . .	1-VII	V	—
8) Schäfter Edmund „ „ „ . . .	1-VII	V	—
9) Pekel Hugon „ „ „ . . .	1 VII	V	—
10) Niebieszczański Mieczysł. „ „ . . .	1 VII	V	—
11) Swaton Zygmunt „ „ . . .	1 VII	V	—
12) Wiktor Stefan „ „ „ . . .	1-VII	V	—
Starszymi Inspektorami:			
13) Odzierzyński Hilary, inspektor	1-VII	V	—
14) Mokrański Bazyli „	1 VII	V	—
15) Hütter Kalman „	1-VII	V	—
Radcami.			
16) Haas Zygmunt, st. komisarz . . . . z ważnością od 1/VII 1917 r.	1-VII	VI	—
17) Trüauff Ludwik st. komisarz	1-VII	VI	—

	Data	Kategorje płac etatowych	
		kolejowych	państwowych
18) Medyński Stanisław „ „	1 VII	VI	—
19) Waldmann Izaak „ „	1 VII	VI	—
20) Dzikoński Stanisław „ „	1 VII	VI	—
21) Kalityński Zygmunt „ „	1 VII	VI	—
22) Nazarewicz Romuald „ „	1 VII	VI	—
23) Kanner Ozyasz „ „	1 VII	VI	—
24) Białoskórski Eugenjusz „	1 VII	VI	—
25) Kuhn Teofil „ „	1-VII	VI	—
Inspektorami:			
26) Brynicki Edward, st. rewident	1-VII	VI	—
27) Rados Ottokar „ „	1 VII	VI	—
28) Chodkiewicz Mieczysław „	1 VII	VI	—
29) Schwab Franciszek „ „	1 VII	VI	—
30) Szczudłowski Wincenty „	1 VII	VI	—
31) Staub Jerzy „ „	1 VII	VI	—
32) Jurjewicz Stanisł. „ „	1 VII	VI	—
33) Pospischil Wilhelm „ „	1 VII	VI	—
34) Ellinger Francisz. „ „	1 VII	VI	—
35) Pałkański Francisz. „ „	1-VII	VI	—
36) Wojnarowski Witalis „	1 VII	VI	—
37) Milli Ignacy „ „	1-VII	VI	—
38) Chalecki Jan „ „	1-VII	VI	—
39) Peter Michał „ „	1 VII	VI	—
40) Lehm Józef „ „	1 VII	VI	—
41) Zimels Izrael „ „	1 VII	VI	—
42) Mühlbauer Mojżesz „ „	1-VII	VI	—
43) Niemczyk Adolf „ „	1-VII	VI	—
44) Gościcki Jan „ „	1-VII	VI	—
45) Leistina Marek „ „	1 VII	VI	—
46) Eckhaus Isacher „ „	1-VII	VI	—
47) Nazarewicz Stanisław „	1-VII	VI	—
48) Spysz Wincenty „ „	1 VII	VI	—
49) Radziejowski Klemens „	1-VII	VI	—
50) Szafran Stanisław „ „	1 VII	VI	—
51) Doening Ludwik „ „	1-VII	VI	—
52) Pretsch Ryszard „ „	1 VII	VI	—
53) Kohman Aleksander „	1 VII	VI	—
54) Blezień Jan „ „	1 VII	VI	—

W Dyrekcji Stanisławowskiej.

Mianowani:

	Data	Kategorja płac etatowych kolejowych	Kategorja płac etatowych państwowych
Starszymi Radcami:			
1) Wójcikiewicz Władysław, radca	1 VII	V	—
2) Stachy Juljusz „	1 VII	V	—
Starszym Inspektorem:			
3) Tokarski Tadeusz, inspektor	1-VII	V	—
Radcą:			
4) Bandrowski Witold, st. komisarz	1 VII	VI	—
Inspektorami:			
5) Malinowski Józef, st. rewident	1-VII	VI	—
6) Jarosz Ferdynand „ „	1 VII	VI	—
7) Dreher Fryderyk „ „	1-VII	VI	—
8) Jach Ferdynand „ „	1-VII	VI	—
9) Orzechowski Stanisław „	1-VII	VI	—

Warszawska Drukarnia Wydawnicza, Tamka 46.